

Verslag klankbordgroep 51 van 29 juni 2015

19.30 uur - Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

Algemeen gedeelte:

- 51.1 Goedkeuring vorig verslag
- 51.2 Vragen uit de klankbordgroep
- 51.3 Stand van zaken van de werken
- 51.4 Stand van zaken en planning communicatieacties

Thema Mobiliteit

- 51.5 Opvolging vragen/opmerkingen MOBER K. Fabiolalaan en mobiliteitsstudie zuidelijke stationsbuurt
- 51.6 Opvolging K. Maria-Hendrikaplein en fietsroutes

Thema Projectontwikkeling

- 51.7 Stand van zaken van het K. Mathildeplein
- 51.8 Stand van zaken van de projectontwikkeling aan de K. Fabiolalaan

51.9 Varia

Aanwezigen:

- | | |
|--------------------|-------------------------------------------------------|
| 1. Acke Gunther | Buurtwerkgroep Sint-Pieters-Buiten |
| 2. Balthazar Tom | schepen van Stadsontwikkeling, Wonen |
| 3. Blomme Kristof | De Lijn |
| 4. Bortels Ilse | Mobiliteitsbedrijf |
| 5. Claeys Reginald | Departementshoofd Stadsvernieuwing en Openbaar Domein |
| 6. Cliquet Ann | Basisschool Voskenslaan |
| 7. Coutuer Greet | Infopunt PGSP |

8. De Beer Michel	Parochie Sint-Paulus
9. De Smedt Luc	Reizigersbond
10. De Vriese Eric	Bewoner
11. Duportail Veerle	Eurostation
12. Heyse Tine	schepen Milieu, Klimaat, Energie en Noord-Zuid
13. Hondekyn Filip	Bewoner
14. Lavrysen Luc	Buitensporig
15. Manhaeve Ann	Gebiedsgerichte werking Stad Gent
16. Pisman Ann	Buurtwerkgroep Sint-Pieters-Buiten
17. Plas Ann	Stad Gent
18. Reynaert Herwig	Voorzitter - UGent
19. Rogiest Gisèle	Infopunt PGSP
20. Soenen Benoit	KLIM-school
21. Van Camp Rudy	Eurostation
22. Van Gijseghem Dirk	Buurtcomité Buitensporig
23. Van Hamme William	Bewoner
24. Vanseveren Jan	TreinTramBus
25. Weemaes Hilde	Eurostation

Verontschuldigd:

1. Avraam Marie-Andrée	toegankelijkheidsambtenaar
2. Blondeel Kurt	De Lijn
3. Busschaert Dirk	De Lijn
4. Caulier Herman	VEOMT
5. Criel Firmin	Voetgangersbeweging
6. De Bock Veerle	Bewoner
7. De Bruyckere Yves	Fietzersbond Gent
8. De Ceunynck Rudy	TreinTramBus
9. De Kuyper Jozef	Bewoner
10. Feys Marc	De Lijn
11. Schelfaut Anke	De Lijn
12. Termont Daniël	Burgemeester
13. Theys Lieven	Buitensporig
14. Van den Eeckhout M.	Buitensporig
15. Van den Berghe Raf	Bewoner
16. Vandermaelen Hans	Bewoner
17. Verstichel Beatrijs	Bewoner
18. Van Walle Albin	De Lijn
19. Vansevenant Peter	Mobiliteitsbedrijf Stad Gent
20. Watteuw Filip	schepen mobiliteit en openbare werken

Algemeen gedeelte

51.1 Goedkeuring verslag van 21/04/2015

Het verslag wordt goedgekeurd.

51.2 Vragen uit de klankbordgroep

Gisèle Rogiest (Infopunt) overloopt de gestelde vragen.

- Participatietraject Mathildeplein: dit wordt later in de vergadering door Regi Claeys toegelicht
- Flibcobussen: er waren regelmatig klachten over de Flibcobussen en ander collectief vervoer. Die stoppen nu op de K&R voor het hotel en voor de oprit aan de Sint-Denijslaan. Het voorstel is om de rijrichting van Flibco om te draaien en de K&R aan de kant sporen te gebruiken. Dit zal de hinder beperken. De projectpartners zullen dit aan Flibco voorstellen. Ondertussen zijn er ook contacten geweest met de directie van Flibco over agressieve buschauffeurs.
- Er was een vraag naar een studie in verband met de handelsruimte in het station en de zone A in verhouding tot bestaande en geplande commerciële ruimtes in de ruimere stationsomgeving, Gent-Centrum en de Loop. De Dienst Economie heeft daar vroeger een studie over gemaakt maar zal die actualiseren. Dit is gepland tegen eind augustus 2015.
- Opvolging van de fluittoon: de Vlaamse overheid volgt dit op. Ondertussen heeft het Infopunt audio-opnames aan de aannemer bezorgd en zijn ook de contactgegevens van Buitensporig doorgegeven. Het is wachten op een reactie van de aannemer. Het Infopunt neemt regelmatig contact op met de Vlaamse overheid over dit probleem.

Luc Lavrysen (Buitensporig): er schijnt nu ook een probleem te zijn met het alarm dat regelmatig afgaat.

Gisèle Rogiest (Infopunt): dit wordt ook meegenomen naar Vlaamse overheid.

- **Dirk Van Gijseghe (Buitensporig):** we hebben via de pers veel gehoord over de perikelen bij Eurostation. Welke invloed heeft dit op het project Gent Sint-Pieters?

Voorzitter Herwig Reynaert: dit is een vraag die ons meteen naar het volgende punt brengt. Rudy Van Camp van Eurostation zal hierover een mededeling doen.

Rudy Van Camp (Eurostation): ik heb een citaat mee van onze directie en raad van Bestuur:

'Op vraag van Minister Galant heeft de NMBS door het bureau Ernst & Young een audit laten uitvoeren bij de dochtermaatschappijen Eurostation, Euro Immo Star en Euro gare. Daarbij werd vastgesteld dat er zich

onregelmatigheden hebben voorgedaan op het vlak van bedrijfsvoering. Deze onregelmatigheden hebben evenwel geen betrekking op de stationsprojecten in Vlaanderen en dus evenmin op het Project Gent Sint-Pieters.

Intussen hebben de Raad van Bestuur en de directie van Eurostation en Euro Immo Star de nodige maatregelen genomen om de bedrijfsvoering te optimaliseren en te vermijden dat er nog eventuele onregelmatigheden zouden kunnen gebeuren.

Dirk Van Gijsegem (Buitensporig): Zal de Stad hierin nog initiatief nemen en een onderzoek uitvoeren?

Regi Claeyns (Departement Stadsvernieuwing en Openbaar Domein): de samenwerkingsovereenkomst blijft gelden. We gaan geen onderzoek uitvoeren, daar hebben we ook de bevoegdheid niet voor. De Stad heeft op het topperleg met de NMBS van Jo Cornu dit zopas aangehaalde citaat in bijna dezelfde bewoordingen bevestigd gekregen en ook dat het Project Gent Sint-Pieters verder wordt gezet zoals gepland.

51.3 Stand van zaken van de werken

(Zie presentatie Bijlage kbg 51 van 29 juni 2015 - Bijlagen Agenda PDF - 7,01Mb)

Veerle Duportail (Eurostation) licht de stand van de werken toe.

Dossier 70 (sporen en perrons)

- De damplanken zijn afgezaagd
- Bijna alle perronschalen zijn geplaatst
- Er wordt nog een betonnen wand geplaatst ter hoogte van as 88 alvorens de schaal bij plaatsen
- Er wordt coating, wapening, betonvloer over de ganse lengte van perron 10 aangebracht
- Tot eind september wordt er gewerkt aan de bevloering van perron 10
- Ook wordt er gewerkt aan de overkapping
- Op volle grond is de technische ruimte klaar gemaakt om daarop het perron aan te leggen

De werken aan de 70 zijn op schema zodat spoor en perron 10 eind november 2015 in dienst kunnen worden genomen.

Dossier 71 (liften)

De liften voor 11 en 12 zijn geplaatst en in gebruik. Tegen dat spoor 10 in dienst komt, zal er al een lift beschikbaar zijn. Het frame is reeds geplaatst.

Tuin in helling

De tuin wordt tegen het bouwverlof opengesteld. Het gras is momenteel ingezaaid en in het najaar worden de vaste planten gezet. De werfcontainer gaat nog weg zodat het plein weer volledig vrij komt.

LCI

de fundering ligt er en in het najaar start de bouw.

A2

- De werf is opgestart midden juni 2015
- De voetgangerstoegang tot de 1^e kern van de parking is afgesloten tot het bouwverlof. De parking is bereikbaar ondergronds via de -1 (fietsenparking) of via volgende kern
- Na het bouwverlof wordt de torenkraan opgesteld. Dit betekent dat er een rijvak wordt ingenomen en dat er één rijrichting zal zijn in de K. Fabiolaan van station naar Snepkaai, de andere richting wordt omgeleid via de Aaigemstraat. De inname duurt tot eind nov 2015 wanneer de ruwbouw klaar zal zijn. Daarna start de afwerking.
- Voor de fietsers is er een tijdelijk fietspad aangelegd langsheen het VAC. Het is de meest veilige optie om fietsers om te leiden tijdens de bouwwerken.
- Het werfverkeer rijdt af en aan via de Timichegtunnel. Bij het wegrijden, keren ze enkele meters terug via een stukje K. Fabiolalaan waar ze via de weg met tractorsluis terug naar de Timichegtunnel rijden. Zo moet het werfverkeer niet in de woonstraten komen.
- Er volgt nog een bewonersbrief hierover met meer informatie en een plannetje

Vragen?

Dirk Van Gijseghem (Buitensporig): Als er eenrichtingsverkeer komt, dan kan dit hinder opleveren aan de hoek K. Boudewijnstraat en K. Fabiolalaan omdat velen dit als een Kiss & Ride gebruiken. **Gisèle Rogiest (Infopunt) :** Er komt betere signalisatie naar de K&R en er is samenwerking met de politie om handhaving te doen om foutief K&R- gedrag te ontmoedigen.

Luc Lavrysen (Buitensporig): Zijn de problemen met de verf aan spoor 12 al opgelost? **Hilde Weemaes (Eurostation):** dit wordt nog verder onderzocht.

51.4 Stand van zaken en planning communicatieacties

(Zie presentatie Bijlage kbg 51 van 29 juni 2015 - Bijlagen Agenda PDF - 7,01Mb)

Gisèle Rogiest, Infopunt, geeft toelichting - zie presentatie

- Op 26 april 2015 was er een bewonersbezoek in het kader van Wijk van de Maand met 200 personen ingeschreven (maximum aantal). Het vertrekpunt was in de overdekte fietsenparking en de rondleiding

gebeurde over de hele site en ook op de werf onder begeleiding van de medewerkers van het Infopunt. Daarna was er een receptie met de burgemeester.

- Het groot werfbezoek van 07/06/2015 was met bijna 500 deelnemers opnieuw volzet.
De groepen gingen op de werf om de aanleg van spoor 10 te bekijken waar de ingenieurs de toelichting gaven.
- De Nederlandstalige introductiefilm is geactualiseerd, de Franse en Engelse versie wordt later bij gewerkt. Hij staat op de website in de rubriek 'in beeld'.
- Bewonersbrief A2: er is een eerste bewonersbrief geweest voor de aankondiging van de bouw van A2. De tweede over de omleiding K. Fabiolalaan volgt binnenkort.

Vragen?

Dirk Van Gijsegem (Buitensporig): via het jaarverslag zag ik de blog van Skyscraper city. Daar staat informatie op die duidelijk door insiders is geleverd. Het zou sympathieker zijn mochten jullie gewoon onder jullie eigen naam schrijven. **Gisèle Rogiest (Infopunt):** die blog wordt gevoed door ingenieurs, studenten, mensen die het project sterk volgen en waarvan sommigen ook regelmatig meegaan op werfbezoek. Het Infopunt informeert niet via deze blog, maar via zijn eigen kanalen.

Thema mobiliteit

51.5 Opvolging vragen/opmerkingen MOBER K. Fabiolalaan en mobiliteitsstudie zuidelijke stationsbuurt

(Zie presentatie Bijlage kbg 51 van 29 juni 2015 - PDF -)

Ilse Bortels (Mobiliteitsbedrijf) en Veerle Duportail (Eurostation)

Zowel de werkgroep Sint-Pieters-Buiten als Buitensporig hebben vragen ingediend over de MOBER en de studie over de zuidelijke stationsbuurt.

We zullen de antwoorden nu mondeling toelichten maar die worden ook nog schriftelijk bezorgd.

Opmerking 1: De impact van zone A is te weinig meegerekend in de MOBER, vooral het effect van de parking. Er zijn ook aanpassingen in de plannen van zone A gebeurd waarmee geen rekening is gehouden.

Los van het feit dat deze vraag in feite buiten de scope van het voorliggende MOBER valt, wordt de vraag beantwoord door **Veerle Duportail (Eurostation)**:

Er zijn tellingen uitgevoerd in juni 2015 op het kruispunt Sint-Denijslaan – V. Vaerwijckweg en er zijn vergelijkingen gemaakt met februari 2015. In de relatie tot de Voskenslaan zijn die cijfers nog verhoogd met 10%. De metingen zijn uitgevoerd in de ochtendspits en avondspits.

Er moet rekening mee worden gehouden dat de VAC-werknemers ondertussen al gebruik maken van de parking evenals de pendelaars en bezoekers (die laatste groep wellicht minder in de spits). Voor de verkavelingsaanvraag is naast het inrichtingsplan een minimaal en maximaal scenario uitgewerkt voor de verkeersafwikkeling, zowel voor de ochtend- als avondspits.

Veerle toont de kencijfers ter berekening van de toekomstige verkeersgeneraties zone A en B1 (zie presentatie). Die cijfers zijn toebedeeld op de belasting van de Timichegtunnel en V. Vaerwyckweg. Daarbij blijkt dat de verzadigingsgraad momenteel maximaal 63% per rijstrook bereikt tijdens de ochtendspits en 47% tijdens de avondspits. Dit met cyclustijden van de verkeerslichten van 90 sec. Zelfs bij 60 sec. blijft dit onder de 80%. Die norm van 80% wordt vooropgesteld als kritische grens. De ontwikkeling in zone A leidt dus niet tot een overmatige belasting op het kruispunt, daar is nog veel ruimte. De cijfers zijn berekend voor de hele parking met alle ingenomen functies (bewoners, werknemers, bezoekers) en op basis van het maximale scenario uit de verkavelingsaanvraag. Het laden en lossen gebeurt wel via de K. Fabiolalaan. Dit zou om 20 vrachtwagens of camionettes per dag gaan.

Ann Pisman (Sint-Pieters-Buiten): Niet alle verkeer gaat naar de Vaerwyckweg. De beweging op de Sint-Denijslaan gaat drukker worden door de afsluiting van de afrit van de R4. **Veerle Duportail:** alle richtingen zijn meegenomen. Het merendeel rijdt wel rechtdoor bij het verlaten van de parking Maar het klopt dat er gevolgen zullen zijn door de afsluiting van de afrit. We willen daarom nog bijkomende metingen uitvoeren, maar in augustus starten de werken in de Sint-Denijslaan. Er is echter nog veel restcapaciteit en afhankelijk van de belasting kunnen ook nog de verkeerslichten worden bijgesteld.

Opmerking 2: Er zullen via de K. Fabiolalaan tussen de 87 en 108 wagens naar zone A komen.
Ilse Bortels: kan men mij zeggen waar deze cijfers vandaan komen? Wij vinden die nergens terug.
Dirk Van Gijsegem: dit wordt opgezocht en doorgegeven door Buitensporig.

Opmerking 3: er is geen rekening gehouden met het Rinkhoutpad en alle wagens die daar zullen parkeren.
Ilse Bortels: de wagens van het LCI staan nu reeds op de terreinen van de K. Fabiolalaan en zullen zich naar het LCI verplaatsen, dit is geen bijkomend verkeer.

Opmerking 4: Buitensporig vraagt dat de Rijsenbergbuurt gemonitord wordt en dat het aantal parkeerplaatsen worden hardgemaakt in de verkoopvoorschriften van zone B en C.

Ilse Bortels: De monitoring is al eerder toegezegd. Het aantal parkeerplaatsen is bepaald in de bouwvoorschriften. De verplichte koppeling van een appartement en een parkeerplaats kan juridisch niet.

Opmerking 5: bij de heraanleg van de K. Fabiolalaan moet extra aandacht gaan naar de kruising fietspad en toegangen tot parking.

Ilse Bortels: dit wordt meegenomen in de verdere opmaak van de plannen voor de K. Fabiolalaan.

Opmerking 6: voor de studie van de zuidelijke stationsbuurt is de verkeersafwikkeling van zone A niet in rekening gebracht.

Ilse Bortels: Daarvoor verwijst ik naar de toelichting die Veerle heeft gegeven naar aanleiding van opmerking 1.

Opmerkingen werkgroep Sint-Pieters-Buiten

Opmerking 7: het document ivm de zuidelijke stationsbuurt is eerder een verkeerstechnische studie dan een mobiliteitsstudie. Er wordt geen melding gemaakt van het STOP-principe.

Ilse Bortels: de studie is gemaakt als antwoord op de vragen bij de eerste voorstelling van MOBER en de concrete vraag van de drukte op Sint-Denijslaan die veel te maken hadden met omgevingswerken. De situatie is ondertussen genormaliseerd.

De studie zuidelijke stationsbuurt is anders aangepakt en is geen MOBER. Er wordt wel gekeken welke korte en middellange termijnmaatregelen kunnen worden genomen. Daaruit is onder andere het proefproject voortgevloeid. Het STOP-principe zal in het document worden toegevoegd. De studie was in de eerste plaats bedoeld om de wagen terug te dringen.

Opmerking 8: de studie zuidelijke stationsbuurt besteedt te weinig aandacht aan snelheden, enkel aan intensiteit.

Ilse Bortels: Dit klopt, maar de scope van de studie bedroeg de verkeersdrukte (wagens) in de Sint-Denijslaan. Er is voorgesteld aan de bewoners om rijbaankussens aan te brengen in de Tuinwijklaan, maar dit is door de buurtbewoners afgewezen wegens de geluidsoverlast en het sneuvelen van parkeerplaatsen. Het is ook makkelijker om met maatregelen de intensiteit te regelen dan snelheid.

Opmerking 9: er worden te weinig verklaringen gezocht. De intensiteiten gemeten in het voorjaar 2015 zijn veel lager dan in 2013. Waarom zijn er minder fietsers in de Sint-Denijslaan? Wat is de impact van de werf op de Pintelaan?

Ilse Bortels: bij de tellingen waren de werken aan de Sterre nog niet bezig, maar er waren wel werken aan de Kortrijksesteenweg (Drie Sleutels en aan de spoorbruggen) en er was een omleiding van enkele buslijnen. Dit gaf een verhoogde druk van het autoverkeer op de Sint-Denijslaan.

De telling van het fietsverkeer gebeurde nooit in een perfecte situatie door wisselende situaties van de werf zoals de opbouw van de torenkraan waardoor er geen doorgang was voor de fietsers via de tijdelijke tramtunnel en meer fietsers in de Sint-Denijslaan reden. Nu is dit meer genormaliseerd. De invloed van de heraanleg van de Pintelaan op de stationsomgeving is minimaal.

Opmerking 10: graag fietspaden in Sint-Denijslaan en geen fietssuggestiestroken

Ilse Bortels: In wegenwerken moeten er prioriteiten worden gesteld en op korte termijn zijn alleen fietssuggestiestroken mogelijk. De baan is momenteel te smal voor fietspaden en een halve oplossing door fietsers over de kasseien te laten rijden, heeft geen zin. Ook het opofferen van parkeerplaatsen is niet evident. Als de volledige heraanleg van de Sint-Denijslaan wordt bekeken zal ook de optie voor fietspaden meegenomen worden.

Ann Pisman: ik mis een lange termijnvisie. Wat is de situatie over 10 jaar? Wordt hiermee rekening gehouden? De inrichting gebeurt volgens het aantal fietsers van vandaag.

Ilse Bortels: er wordt wel degelijk met de toekomst rekening gehouden. De capaciteit van de fietsenparkings wordt al serieus verhoogd tegenover de eerste planning. Er is momenteel geen ruimte om fietspaden aan te leggen in de Sint-Denijslaan, daarvoor moet die heraangelegd worden. Dit is niet voorzien de eerste jaren. Bij heraanleg zal dit grondig bekeken worden.

Regi Claey: De verschillende varianten worden bekeken. Alleen is het nog nu niet aan de orde. Ook de heraanleg Voskenslaan en aanleg Mathildeplein moet nog bekeken worden en dat hangt aan elkaar. De oplossing moet voor de volledige zone gemaakt worden en niet voor een klein deel ervan. Dit past in het totaalbeeld van de zuidkant van het station.

Opmerking 11: herbekijken kruispunt Voskenslaan en Sint-Denijslaan.

Ilse Bortels: Dit kruispunt wordt herbekeken. Er is overlegd met De Lijn en er is een akkoord om hier in een eerste fase een test te doen. De verkeerslichten zijn momenteel niet optimaal afgesteld en zitten in een starre regeling. Als proef zullen de verkeerslichten worden uitgeschakeld. Alleen aan de kant tramtunnel/busstation zijn lichten onontbeerlijk wegens de zichtbaarheid en zal er met werflichten worden gewerkt. De test start in zomervakantie met weinig verkeer, de exacte datum is nog niet gekend. Het effect op de verkeersafwikkeling zal worden bekeken. Als dit vlot loopt, kan de test verder gaan in september en oktober met drukker verkeer. Daarna wordt het opnieuw geëvalueerd.

Opmerking 12: inrichten K&R in de stationsparking.

Ilse Bortels: een K&R moet voldoende dicht bij het station zijn en mag de doorstroming van ander verkeer niet hinderen. De voorgestelde K&R is te ver van het station en zou parkinggebruikers hinderen. NMBS is hier dus geen voorstander van.

Als de Flibco-bussen aan de andere kant van de Sint-Denijslaan zouden staan, zou de bestaande K&R beter gebruikt kunnen worden.

Opmerking 13: aanpassen boordsteen hoek Reigerstraat en Voskenslaan.

Ilse Bortels: dit is nog niet uitgevoerd. We moeten eerst de evaluatie van het proefproject afwachten.

Opmerking 14: plaatsen vroegere K&R aan Ganzendries invullen met vast parkeerplaatsen **Ilse**

Bortels: dat kan niet, het is de doorgang voor het Fietspunt.

Eric De Vrieze (buurtbewoner): de K&R is afgeschaft, maar er stoppen wel veel auto's om iemand af te zetten of op te halen.

Ilse Bortels: Het is op vraag van de bewonersgroep dat de bestaande K&R is weggenomen. Bij telling waren er maar 11 of 16 gebruikers op een ochtendspitsuur. Dat is te weinig om een K&R vrij te houden. Er is een K&R op de Sint-Denijslaan, die wordt veel intensiever gebruikt

Opmerking 15 : rijrichting Sint-Denijslaan omdraaien om de westelijke lob met 1 ingang te voorzien en 2 uitgangen te hebben.

Ilse Bortels : we wachten eerst de resultaten van dit proefproject af. Twee proefprojecten tegelijkertijd gaat niet. De vraag wordt onderzocht in twee delen. Er is het gevoel dat één inrit en twee uitritten minder verkeer zou meebrengen. Er zal bij de afdeling verkeersonderzoek van het Mobiliteitsbedrijf worden gevraagd of ze kunnen onderzoeken of dit klopt. Ten tweede is er de organisatie van de werf en het werfverkeer. De vraag is doorgegeven aan de werforganisatie om op te lijsten wat het zou betekenen als de rijrichting wordt opgedraaid. Deze resultaten zullen teruggekoppeld worden naar de Klankbordgroep.

An Pisman: deze resultaten zouden we moeten kunnen meenemen bij de evaluatie van het proefproject.

Ilse Bortels: we kunnen nu geen uitspraken doen over timing. De twee deelvragen worden onderzocht, wanneer de antwoorden gekend zijn worden die teruggekoppeld.

Opmerking 16 : vraag naar een loskoppeling van de V. Vaerwijkweg van de Sint-Denijslaan door ondertunneling.

Ilse Bortels: Dat is destijds bekeken en berekend geweest maar niet weerhouden, daar wordt niet op terug gekomen.

An Cliquet (Sint-Pieters-Buiten): hoe zit het met de werken aan de Sint-Denijslaan?

Veerle Duportail: die starten op 04/08/2015, met inname van één rijrichting. Het verkeer wordt zo georganiseerd dat verkeer richting station via de Sint-Denijslaan komt en wegrijdt van het station via de R4. De werken duren 120 werkdagen, tot het jaareinde. Fietsers kunnen wel door, want er wordt gewerkt in zone van ongeveer 50 meter.

An Cliquet : waar komen verkeersdrempels of –kussens?

Gisèle Rogiest: op de wijksite van de Stationsbuurt-Zuid van de Stad Gent staat informatie hierover. De link wordt opgenomen in het verslag.

Bij deze: <https://stad.gent/stationsbuurt-zuid/projecten-en-plannen>

Erik De Vrieze (buutbewoner): er is nog steeds geen signalisatie in het station geplaatst zodat fietsers er niet door rijden. **Gisèle Rogiest**: de affiches 'niet op wiertjes' worden volgende week opgehangen. Dit is omwille van technische redenen nog niet gebeurd omdat de affiche moet herwerkt worden. **Veerle Duportail**: de NMBS geeft er de voorkeur aan om bij de ingang/uitgang station een verbodsbord te plaatsen en de rest in te vullen met affiches. Ondertussen is er aan de tijdelijke tramtunnel al een verbodsbord gehangen.

51.6 Plannen voor fietsroutes naar het station

(Zie presentatie Bijlage kbg 51 van 29 juni 2015 - Fietsroutes naar het station PDF - b)

Veerle Duportail toont de verschillende mobiliteitsstudies die in de loop van het project zijn gemaakt zoals de mobiliteitsstudie van 2003, de studie over voetgangersstromen in 2007, de evaluatie van het fietsverkeer in de Timicheg, de evolutie van de fietsenstallingen die jaarlijks wordt gemaakt (zie presentatie).

De stijging van het aantal fietsers was groter dan voorzien, dus werd er bijgestuurd.

Er is in het kader van de recente workshop een telling geweest tijdens de ochtendspits op het Koningin Maria-Hendrikaplein.

De hoofdstroom komt uit de ondergrondse fietsenstalling, uit de K. Albertlaan en P. Clementinalaan.

Bij de herziening van het K.Maria -Hendrikaplein wordt gezocht naar uniformiteit voor de oversteekplaatsen bus-tram. De voorstellen zijn uitgewerkt en worden verder besproken om reeds enkele korte termijn maatregelen te kunnen uitvoeren. De voorstellen zijn reeds voorgelegd aan de IKZ-vergadering bij de Stad.

Er komt een gelijkaardige analyse voor het K. Mathildeplein met tellingen en videobeelden voor alle rijrichtingen: Reigersstraat, Voskenslaan... Bijkomend worden er een aantal tellussen aangelegd gedurende een week en tijdens het weekend om het verloop en de drukste periodes te kunnen inschatten. De telling kunnen pas in najaar gedaan worden. De voorstudies worden nu al gedaan. Dit cijfermateriaal vormt de basis voor toekomstige prognoses. De fietsroutes moeten ook ruimer vanop grotere afstand worden bekeken. Deze analyse laat ons toe om te bepalen welke fietsroutes moeten worden opgewaardeerd. Sommige toegangen tot de fietsenparkings liggen vast, maar andere zijn nog aanpasbaar. Belangrijk voor fietsenparkings is de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, toegankelijkheid en comfort.

De studie zal klaar zijn eind 2015.

Dirk Van Gijsegem: wordt er alleen gekeken naar de fietsers op het K. Maria-Hendrikaplein?

Veerle Duportail: alle opmerkingen van de rondgang worden wel degelijk meegenomen voor alle modi, maar in deze presentatie gaat het specifiek over de fietsroutes.

Thema Projectontwikkeling

51.7 Stand van zaken Koningin Mathildeplein

Regi Claey's (Departement Stadsvernieuwing en Openbaar Domein)

De haalbaarheidsstudie voor een fietsenparking onder het K. Mathilde plein is afgerond. Er werden verschillende varianten bekeken waarvan 1 onder het S-gebouw en een tiental onder het K. Mathildeplein. Het resultaat van deze studie komt in het college. Er moest rekening worden gehouden met inritten, comfort voor de fietser, toegangen voor de brandweer, de bouw van het S-gebouw, de relatie met het station en de reizigers....

De kostprijs werd geschat op een bedrag tussen 5,7 en 6,5 mio euro.

Conclusie: er is de mogelijkheid tot een kwaliteitsvolle parking onder het K. Mathildeplein. Dit zou echter een dure parking worden die niet verbonden is met de ondergrondse fietsenparking in het station, omwille van een Aquafinleiding en de te vrijwaren strook werfzone voor het station.

Vanuit die vaststelling is aan de NMBS gevraagd of er verdichtings- of uitbreidingsmogelijkheden zijn in de voorziene fietsenparking met 1,1 tot 1,4 m² per fiets waar er nu 2,2 m² is voorzien. Daardoor zouden 13.000 fietsen ipv 10.600 fietsen kunnen geplaatst worden.

De NMBS heeft een eerste onderzoek gedaan om extra ruimten te bestemmen voor fietsen en in de voorziene ruimten een verdichting door te voeren.

Vanuit de Stad zijn er vijf vragen en elementen die van belang zijn:

1. capaciteit en haalbaarheid voor 13.000 plaatsen binnen het station
2. een lagere kostprijs dan de aparte fietsenparking (alle in een geïntegreerd geheel lijkt op het eerste zicht goedkoper maar moet onderzocht worden)
3. timing is belangrijk
4. belang van comfort voor de fietser. Mogelijkheden tot stapelen bekijken, is dit nog voldoende veilig en comfortabel? Mogelijkheden bekijken voor detectoren die informatie geven over de beschikbare plaatsen?
5. toegankelijkheid tot de fietsenparking

De eerste haalbaarheidsstudie gaat donderdag 2/7/2015 naar het college. De stuurgroep heeft intussen opdracht gegeven om een haalbaarheidsstudie II te lanceren voor een verdichtingsstudie en de impact daarvan op het K. Mathildeplein. Die moet voor eind 2015 klaar zijn zodat het ontwerp van het K. Mathildeplein kan worden opgestart. Het bestek van het S-gebouw wordt momenteel opgemaakt dus de contouren moeten snel duidelijk zijn.

De eerste opdracht aan Eurostation om het plein te ontwerpen is gegeven in 2004, detail opgave kan gegeven worden als alle elementen gekend zijn, eind 2015.

Het K. Mathildeplein zal minder harde randvoorwaarden hebben dan oorspronkelijk gedacht doordat er geen bak met fietsenparking onder het plein komt. Evenwel blijven de mogelijkheden voor participatie beperkt, gezien de complexiteit zijn er immers weinig vrijheidsgraden, maar fijnstelling is mogelijk. Op dit moment kunnen we hier niet op vooruit lopen.

Luc Lavrysen: wat is de timing voor de realisatie van het S-gebouw en het wegnemen van de tijdelijke fietsenstalling?

Regi Claey: Normaal gezien wordt en vroegste gestart in 2017

Schepen Tom Balthazar: de studie voor de fietsenparking staat op de agenda van het college ter kennisgeving en dient als basis om tegen het einde van het jaar een beslissing te nemen omtrent de fietsenparking.

Regi Claey: oorspronkelijk zijn we gestart met het idee van twee parkings, één van de stad en één onder het station. Bij gescheiden parkings moet je als fietser goed weten waar je naar toe moet en detectiesysteem is nodig. Er kan ook een segment met betalend parkeren komen.

Schepen Tom Balthazar: het besluit is nog niet genomen maar de verschillende versies zijn zeker te bekijken evenals de optie om betalend te parkeren.

An Pisman: is deze studie ook gekoppeld aan handelsruimte en fietsenstalling? We zien vaak in stations dat er teveel commerciële ruimte en te weinig fietsenruimte is.

Regi Claey: het station is zo opgevat dat je fietsenstallingen hebt op -1 en handelszaken in de stationshal op het maaiveld. Als je dit wijzigt tot fietsenparkings brengt dit mee dat je naar een totaal ander concept gaat. En de claims op commerciële ruimte in dit station zijn bijzonder hoog.

51.8 Stand van zaken projectontwikkeling K. Fabiolalaan

Rudy Van Camp (Eurostation): het gedeelte wegenis van de verkavelingsvergunning is door de gemeenteraad goedgekeurd op 24/06/2015.

A2 deel kantoren: de werken zijn gestart op 15/06/2015. De ruwbouw moet klaar zijn eind nov/begin dec 2015. De ingebruikname van de kantoren is voorzien in de zomer van 2016.

A2 deel wonen: de bouwaanvraag is klaar om ingediend te worden. Bouwheer is de BMG groep via architecten Jaspers-Eyers.

A3: er is een overeenkomst met de sociale huisvestingsmaatschappij woninGent. Er is nog geen datum voor het indienen van de bouwaanvraag maar dit kan snel gaan.

A4: Voor de A4 is er nog meer werk aan om dit dossier voor stedenbouwkundige vergunning uit te werken alvorens het kan worden ingediend.

A5 zit nog altijd in een juridische procedure.

Luc Lavrysen: moet de verkavelingsaanvraag niet worden goedgekeurd door het college?

Schepen Tom Balthazar: er zijn drie stappen: college – gemeenteraad – college. De gemeenteraad was vorige week en het dossier komt nu ter goedkeuring in het college.

Luc Lavrysen: is er nog nieuw over zone C?

Schepen Balthazar: momenteel zijn er besprekingen gaande met de eerst gerangschikte kandidaat om te komen tot een overeenkomst in het najaar als alles goed gaat. Mocht er geen akkoord zijn, dan gaan we over naar de tweede kandidaat. Er is de afspraak met de raad van bestuur van sogent dat er geen bekendmaking gebeurt voor de overeenkomst rond is.

51.9 Volgende vergaderingen

- Woensdag 28 oktober 2015 om 19.30 uur
- Donderdag 10 december 2015 om 19.30 uur